



# **Ergebnisbericht**

## **Zur Öffentlichkeitsbeteiligung „Ortsumgehung Elstorf im Zuge der B 3“**

**Planungswerkstatt am 22.03.2019**

**Fachdialog Umwelt am 28.03.2019**

**Fachdialog Landwirtschaft am 02.04.2019**



## 1 Zum Vorhaben

Das Vorhaben „B 3 Ortsumgehung Elstorf“ umfasst den 2. und 3. Bauabschnitt der B 3n westlich von Neu Wulmstorf bis südlich von Elstorf und wird vom Geschäftsbereich Lüneburg der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) geplant und umgesetzt. Der Streckenabschnitt in dem ca. 2.350 Hektar großen Planungsgebiet wird je nach Trassenvariante sechs bis acht Kilometer lang sein. Als Achse zwischen der sich im Bau befindlichen A 26 und der A 1 sowie zwischen Buxtehude und Soltau kommt der B 3 eine besondere Verbindungsfunktion in der Region zu.

Im Planungsprozess, der sich gerade in der frühen Phase der Vorplanung befindet, setzt die Behörde auf eine umfassende und frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung. Diese basiert zum einen auf öffentlichen Veranstaltungen, zum anderen auf Planungswerkstätten und Fachdialogen, bei denen sich Bürgervertreter/innen und Expertinnen und Experten aus der Region im kleineren Kreis zu Themen wie Landwirtschaft und Umwelt- und Artenschutz austauschen und Planungsideen erarbeiten können. Das vorliegende Hinweispapier stellt die Anregungen dar, die im Rahmen der Planungswerkstatt sowie in den beiden Fachdialogen zu den Themen Umwelt und Landwirtschaft geäußert wurden.



## 2 Die Planungswerkstatt

### 2.1 Zusammensetzung und Auftrag der Planungswerkstatt

Die Bürgervertreter/innen konnten sich im Rahmen eines offenen und öffentlichen Auslosungsverfahrens für die aktive Teilnahme am Dialogprozess bewerben. Hierzu wurden alle Anwohner/innen im Planungsraum angeschrieben und über die Bewerbungsmöglichkeiten per Postkarte oder Online-Verfahren auf der Projektwebsite informiert. Auf einer öffentlichen Informationsveranstaltung am 13. März 2019 wurden schließlich aus über 120 Bewerbern und Bewerberinnen 24 Bürgervertreter/innen per Losverfahren ausgewählt. Um möglichst alle betroffenen Ortschaften rund um Elstorf einzubeziehen, wurden im Nachgang zur Veranstaltung je ein/e Vertreter/in aus Ovelgönne und Ketzendorf gelost und nachnominiert.

Mit den insgesamt 26 Bürgervertreter/innen fand am 22. März 2019 im Rathaus in Neu Wulmstorf die erste Planungswerkstatt statt. Aufgabe der Bürger/innen war es, die Sicht der Menschen vor Ort in die weitere Planung einzubringen und dadurch aktiv bei der Trassenfindung mitzuwirken. In Diskussionen im Plenum und in Kleingruppen zu den Ost- und Westvarianten waren sie eingeladen, Hinweise zu markanten Punkten im Planungsraum sowie Optimierungsvorschläge zu den insgesamt acht vorgestellten Trassenvarianten zu geben.

### 2.2 Hinweise der Bürgervertreter/innen

#### Hinweise aus dem Plenum

Zu Beginn stellten die Verantwortlichen den Stand der Planung vor. Dazu gehörten die aktuellen Ergebnisse der Raumanalyse als Teil der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) sowie der Planungskorridor und die aktuell betrachteten Varianten der Trassenlinien. Ausführlich gingen die Planenden dabei auf das Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit ein, bei dem die relevanten Teilaspekte Wohn- und Wohnumfeldfunktion, Erholungs- und Freizeitfunktion sowie Gesundheit und Wohlbefinden bewertet werden. Hierzu werden die Auswirkungen der einzelnen Trassenvarianten anhand von entsprechenden Bewertungsmaßstäben der gesetzlich vorgegebenen Grenz- und Orientierungswerte für Lärm und Luftqualität ermittelt.

An einer großformatigen Karte des Planungsraums mit allen Trassenvarianten hatten die Bürger/innen dann Gelegenheit, erste allgemeine Hinweise zu geben. Als Schwerpunkte der Diskussion im Plenum kristallisierten sich heraus:

- **Bedarf:** Die Teilnehmenden erkennen die Entlastungswirkung einer neuen Ortsumgehung von Elstorf an.
- **Verkehrszählung und -steuerung:** Um die Entlastung, die die künftige Ortsumgehung bringen wird und damit deren Notwendigkeit genau einschätzen zu können, äußerten Bürgervertreter/innen den Wunsch, die Verkehrszählung nicht nur punktuell durchzuführen, sondern sie auf Intervalle mit einem längeren Zählzeitraum auszuweiten, um ein differenzierteres Gesamtbild der Verkehrsbelastung zu erhalten. Die Planenden



informieren die Teilnehmenden, dass diese Verfahrensweise auch Grundlage in der Verkehrsuntersuchung ist. Nicht nur die Ergebnisse der allgemeinen bundesweiten Straßenverkehrszählungen in 2010 und 2015 flossen in die Untersuchung ein, sondern auch eine aktuelle Analyse der Verkehrslage in 2018 mit Erhebungen an Dauerzählstellen, Zählstellen an allen relevanten Knotenpunkten sowie Querschnittszählstellen im Untersuchungsraum: Dafür wurde an einem Werktag außerhalb der Ferien der tägliche Verkehr gezählt und damit eine fundierte Datengrundlage geschaffen.

- **Der Umfahrungseffekt** aus Richtung Buxtehude, Ovelgönne und Ketzendorf wird in Frage gestellt, wenn eine Variante östlich von Elstorf realisiert werden würde, weil dann – so die Befürchtung – die alte B 3 als Abkürzung genutzt werden könnte.
- **Planungsraum:** Die Bürgervertreter/innen weisen überblicksartig auf verschiedene Konfliktpunkte im Planungsraum hin. Dazu gehören die Querung des Ketzendorfer Forsts, die mögliche Zerschneidung von Naherholungsräumen, die trennende Wirkung mehrerer Varianten zwischen Elstorf und Ardestorf sowie ein geplantes neues Gewerbegebiet im südlichen Planungsraum, das nah an mögliche Trassenverläufe heranrücken könnte.
- **Vorgaben für Straßenbreite und -führung:** Die Bürgervertreter/innen hinterfragen, warum die Straße dreispurig im Regelquerschnitt der EKL 2 realisiert werden soll. Aus ihrer Sicht könne eine breitere Straße zu einem schnelleren Fahren und so zu höheren Lärm- und Luftschadstoffbelastungen führen. Die Planenden erläutern, dass die B 3 aufgrund Ihrer Funktion im Straßennetz nach dem gültigen Regelwerk (RAL) in die Entwurfsklasse 2 (EKL 2) einzuordnen sei. Der dreistreifige Straßenquerschnitt in Form der 2+1-Verkehrsführung ist für diese EKL die Regellösung, um ein sicheres Überholen zu ermöglichen, ohne dass die Fahrbahn des entgegenkommenden Verkehrs dafür genutzt werden muss. Die Lärm- und Luftschadstoffbelastung ist bei dem 3,5 m breiteren Querschnitt kaum höher als bei einem 2-streifigen Straßenquerschnitt.

## Hinweise aus den Kleingruppen

Um einzelne Trassenverläufe konzentriert zu betrachten und alle Hinweise genau aufnehmen zu können, wurden zwei Kleingruppen gebildet. Die Teilnehmenden der einen Kleingruppe widmeten sich den Ostvarianten und die Teilnehmenden der anderen Kleingruppe den Westvarianten.

Die Hinweise wurden auf dem jeweiligen Kartenausschnitt mit Nummern markiert und an Pinnwänden festgehalten.

## 2.2.1 Varianten mit Verlauf westlich von Elstorf



Abb. 1: Kartenausschnitt des Planungsraumes mit  
Hinweismarkierungen zu den West-Varianten

1. Hier liegt eine **stillgelegte Bahntrasse**, deren Verlauf für die künftige Straße genutzt werden könnte. Da durch sie bereits eine Schneise durch den Wald verläuft, könnte sie möglichst konfliktarm realisiert werden.
2. An der **Kreuzung B 3 / B 73** sollte überlegt werden, für den optimalen Verkehrsfluss einen **Kreisverkehr** anzulegen. Alternativ könnte eine Brücke gebaut werden, sodass an dieser Stelle die Steuerung über eine Lichtsignalanlage – und damit ein eventueller Rückstau – vermieden werden kann.



3. Aus der Runde kommt die Frage, ob bei Buxtehude eine Anschlussstelle zur künftigen A 26 realisiert wird. Dies hätte großen Einfluss auf die zu erwartende Verkehrsbelastung. Die Planenden gehen nach aktuellem Stand von einer **Anschlussstelle Buxtehude an die A 26** aus. Auf dieser Grundlage wurde auch die Verkehrsprognose erstellt. Sollte keine Anschlussstelle realisiert werden, werde die Verkehrsprognose angepasst.
4. Der **Ketzendorfer Forst** wird von den Anwohnerinnen und Anwohnern sowie Anrainerinnen und Anrainern als ein wichtiges **Naherholungsgebiet** genutzt. Dieser Erholungswert sollte auch bei einer möglichen Trassenführung bestehen bleiben. Die Teilnehmenden geben zudem zu bedenken, dass hier **Wildwechsel** in hoher Frequenz stattfinden, auch der Dachs nutze das Gebiet für Wanderungsbewegungen bis nach Ketzendorf. Eine Durchlässigkeit für Mensch und Tier sollte deshalb sichergestellt werden. Dies könne zum Beispiel durch eine **Grünbrücke** erreicht werden. Des Weiteren wird auf das teils stark bewegte Gelände mit einer Vielzahl von Senken innerhalb des Waldes hingewiesen. **Munitionsfunde** werden hier nicht ausgeschlossen.  
Der Wert des Waldes an sich wurde betont, da es im Umfeld des Planungsraumes nur wenige Waldflächen gibt. Auch auf einzelne Vorkommen von Blindschleichen und Feuersalamandern im Ketzendorfer Forst wurde hingewiesen.
5. Die **Ketzendorfer Deponie / Altlastenflächen** stellen Raumwiderstände dar, an denen sich ein möglicher Trassenverlauf orientieren muss. Die Bürger/innen äußern die Idee, die Trasse über die Deponie zu führen. Das würde mehr Flexibilität für die Trassenfindung bringen. Die Planenden weisen darauf hin, dass die auf der Deponie vorhandenen Böden zum Teil hohe Belastungen aufweisen und sehr kostenintensiv abgetragen und entsorgt werden müssten.  
Von einem Teilnehmenden kommt der Hinweis, dass die Deponiefläche zuvor ca. 30 m tief mit steilen Böschungen ausgebeutet und anschließend verfüllt worden sei; es sei deshalb ratsam, die Trasse nicht über die Deponie und auch nicht zu dicht daran entlang zu führen, da man einen sicheren Baugrund benötigt.
6. Für den **Bereich zwischen Elstorf und Ardestorf** wird auf mehrere markante Punkte hingewiesen:
  - a. Perspektivisch gehen viele Anwohner/innen davon aus, dass die beiden Ortschaften durch Siedlungsbau zusammenwachsen. Die **Trassenverläufe** unter der Nummer 1 könnten diese Entwicklung behindern und **trennend wirken**.
  - b. Ein wesentlicher Raumwiderstand an dieser Stelle ist der **Obsthof** zwischen den beiden Ortschaften. Sollte der Obstbauer durch einen entsprechenden Ausgleich bewegt werden können, seine Flächen für den Straßenbau zur Verfügung zu stellen, könnte der Verlauf der Trassen mit der Nummer 1 in der Weise optimiert werden, dass er beispielsweise mit gleichem Abstand zur jeweiligen Wohnbebauung der beiden Ortschaften geplant werden würde. Aktuell wäre je nach Verlauf immer eine Ortsrandlage stärker von einer Trasse betroffen.
  - c. Der direkte Weg zwischen Elstorf und Ardestorf müsse weiter bestehen bleiben, da er für viele tägliche Wege mehrfach genutzt werde. Da an dieser Stelle kein Anschluss an die B 3 geplant ist, sollte die **bestehende K 42** entweder **unter- oder überführt** werden. Die mögliche Trennwirkung der B 3 an dieser Stelle wird sehr negativ bewertet.
  - d. Angesichts der vielen Hinweise stellen die Planenden die **Möglichkeit** vor, aufgrund der natürlichen Geländeausbildung die **B 3 in einem Geländeeinschnitt „tieferzulegen“**, wodurch die optische Beeinträchtigung minimiert und Lärmemissionen



zu einem großen Teil eingedämmt werden könnten. Der Einschnitt würde nordwestlich von Elstorf beginnen und südwestlich etwa auf Höhe des Sportplatzes enden. Diese Möglichkeit wird aktuell geprüft. Die Planenden geben dabei jedoch zu bedenken, dass ein Geländeeinschnitt immer mit einem höheren Flächenverbrauch einhergeht aufgrund der erforderlichen Flächeninanspruchnahme für die Böschungen (Neigung 1:1,5 bis 1:2). Die Runde begrüßt die Idee, die B 3 in einem Einschnitt „verschwinden“ zu lassen, sehr. Sie sei die favorisierte Variante und brächte hohe Akzeptanz für das Bauvorhaben. Die Runde erkennt aber auch den erhöhten Konflikt mit vorliegenden Eigentumsinteressen und dem Umwelt- und Naturschutz durch die dann höhere Flächeninanspruchnahme an. Als letztes wird darauf hingewiesen, dass Schneesverwehungen zu Problemen führen können, wenn die Trasse im Einschnitt geführt wird.

7. Die **Variante 3.1 östlich von Ardestorf** wird zu Beginn der Diskussion spontan favorisiert, da sie für einen Großteil der Betroffenen die geringsten Beeinträchtigungen bedeuten würde. Sie liegt nördlich von Ardestorf jedoch in einem erst kürzlich für den Sandabbau freigegebenen Bereich; dieser Bereich ist noch in die Raumwiderstandskarte zu integrieren. Vor diesem Hintergrund müsste Variante 3.1 im Norden näher an die Wohnbebauung in Ardestorf herangeführt werden. Eine Anwohnerin aus Ardestorf gibt zu bedenken, dass der Ort bereits eine **Reihe von Einzelbelastungen** erfährt (Windkraftträder, eine Deponie, ein Hühnermastbetrieb, Sandabbau, Verkehrsbelastung, u. a. auch durch das von vielen Anwohnerinnen und Anwohnern sowie Touristinnen und Touristen besuchte Café Melkhus etc.). Jedes einzelne Element sei nicht schwerwiegend, in ihrer Summe bedeuteten sie jedoch eine teils hohe Belastung für die Anwohner/innen. Dieser Effekt könnte durch eine nahe an den Ort heranführende Trasse verstärkt werden.
8. Sollte eine Variante mit der Nummer 1 realisiert werden, äußern die Teilnehmenden den **Wunsch, Ausgleichsflächen vor Ort** zu suchen, z. B. zwischen dem Ortsrand und der Trasse, um hier den Mehrwert für Natur und Landschaft mit einer Steigerung des Naherholungswertes verbinden zu können.
9. Es wird auf die **im Süden von Elstorf** liegenden **Biotope** (Gewässer) hingewiesen, die einen wichtigen Lebensraum für viele Amphibien, insbesondere Kröten, darstellen würden. Die Durchlässigkeit der Trasse für die hier lebenden Tiere sollte durch entsprechende Maßnahmen, beispielsweise durch einen **Amphibientunnel**, gewährleistet werden.
10. Der Sportplatz wird sehr regelmäßig von vielen Menschen angefahren, wodurch auf der Schützenstraße teils starker Verkehr herrsche. Ein **Anschluss des Sportplatzes an die künftige Trasse** würde die einfache Erreichbarkeit gerade für Besucher/innen aus dem Umkreis erhöhen und die Verkehrslast auf der Schützenstraße mindern.
11. Für viele Anwohner/innen aus Elstorf ist der Bereich um den Hinweis 11 ein beliebtes und wichtiges Naherholungsgebiet insbesondere zur Feierabenderholung. Hier läge eine **viel genutzte Fahrrad- und Laufstrecke**. Es wurde der Wunsch geäußert, hier eine fußläufige Verbindung zum Ort zu erhalten.
12. Auch in diesem Bereich fänden viele **Wildwechsel** statt, die bei der Trassenführung beachtet und gegebenenfalls durch Maßnahmen wie **Wilddurchlässe oder Grünbrücken** weiterhin ermöglicht werden sollten.
13. Die **Kreuzung B 3 / Rosengartenstraße** wird **als wichtiger Verkehrsknotenpunkt** identifiziert, an dem es regelmäßig zu Stausituationen komme. Um den Verkehrsfluss an



dieser Stelle zu verbessern, regen die Teilnehmenden an, diesen Bereich **in den Planungsraum aufzunehmen**. Zurzeit ist er noch nicht in die Planung integriert.

## 2.2.2 Varianten mit Verlauf östlich von Elstorf



Abb. 2: Kartenausschnitt des Planungsraumes mit Hinweismarkierungen zu den Ost-Varianten

1. Es wird auf die Lärmbelastung und die **Nähe zum Wohngebiet Lessinghöfe** hingewiesen. Das Wohngebiet sollte bei der Planung, insbesondere für die Variante 4, mitgedacht und berücksichtigt werden.



2. Für die Planenden wird der Hinweis gegeben, dass in der Nähe der möglichen Ost-Varianten ein **Familia-Neubau geplant** wird. Diese Information kann in die Planung einfließen.
3. Beide Ost-Varianten umgehen das **Deponiegelände südlich von Neu Wulmstorf**. Es besteht Einigkeit und Verständnis, dass es schwierig und kostenintensiv wäre, die Trassenführung durch das Deponiegelände zu gestalten. Daher besteht Konsens, dass von einer Trassenführung durch die Deponie abgesehen wird.
4. Auf der Höhe von Daerstorf sollte die Ortsumgehung nicht über eine Rampe erhöht geführt werden, da die Bürger/innen entsprechend eine **höhere Lärmbelastung für Daerstorf und Wulmstorf** befürchten. Dieser Hinweis zielt speziell auf die **Querung der L 235** hin, die durch eine Brücke oder ähnliche Bauwerke realisiert werden könnte und zu einer Erhöhung der Trassenführung führen könnte.
5. Hinsichtlich des Lärmschutzes wird auf Höhe von Daerstorf und Wulmstorf auf die **vorherrschenden Windverhältnisse** hingewiesen. Die meiste Zeit im Jahr wehe **Westwind**, der den Schall entsprechend nach Daerstorf und Wulmstorf trage. Daher wird angeregt, die Straße so weit wie möglich westlich von Daerstorf verlaufen zu lassen und durch entsprechende bauliche Maßnahmen, z. B. durch eine **Trassenführung** im Einschnitt, die Lärmentwicklung zu minimieren. Mit Blick auf mögliche Neubaugebiete im Nordosten und Osten von Elstorf / Schwiederstorf wird auf den **Lärmschutz** für schon vor Ort wohnende Anwohner/innen hingewiesen, der gemäß der Teilnehmenden höher zu bewerten sei als der Lärmschutz für potenzielle neue Anwohner/innen in Elstorfer Neubaugebieten.
6. Kleine Wege zwischen Elstorf und Daerstorf würden für Naherholung und Freizeitnutzung, insbesondere auch für Radverkehr, genutzt. Schüler/innen aus Elstorf nutzten insbesondere den Schwiederstorfer Weg für ihren **Schulweg mit dem Fahrrad** in Richtung der weiterführenden Schulen in Neu Wulmstorf. Es wird darum gebeten, diese Nutzung mit zu berücksichtigen und durch eine mögliche Ostvariante nicht zu zerschneiden. Ein besonderes Augenmerk der Anwohner/innen liegt dabei auf der **Verkehrssicherheit** für Fahrradfahrer/innen.
7. In Hinblick auf die Trassenführung südöstlich von Elstorf wird auf mehrere Aspekte hingewiesen:
  - a. Der **Zugang zum Rosengarten** – einem von Anwohnerinnen und Anwohnern als sehr wertvoll wahrgenommenes **Naherholungsgebiet** – würde durch eine stark befahrene Bundesstraße erschwert werden. Das Naherholungsgebiet würde entsprechend für viele Bürger/innen an Attraktivität verlieren, sollte der bisher niederschwellige Zugang wegfallen.
  - b. Im Vergleich zum Ketzendorfer Forst wird der Rosengarten als wertvoller wahrgenommen.
  - c. Der Bereich Rosengarten ist auch überörtlich von Bedeutung, er wird auch von Hamburgerinnen und Hamburgern als Erholungsgebiet angesteuert und genutzt.
  - d. Der Rosengarten sei **als Landschaftsschutzgebiet** für die Anwohner/innen von **besonderer Bedeutung**.
  - e. Der Rosengarten ist in Teilen ein **Wildschongebiet** und entsprechend müsse mit einem verstärkten **Wildwechsel** bei einer Ostumfahrung und damit einer erhöhten Wildunfallgefahr im Straßenverkehr gerechnet werden. Zudem wird auf **Fledermäuse und Greifvögel** in dem Gebiet hingewiesen, die entsprechend zu schützen seien.



8. Entlang der möglichen Ost-Varianten liegen **acht landwirtschaftliche Vollerwerbsbetriebe** mit ihren jeweiligen Flächen. Hierbei seien nicht nur Lärmschutz und die Vermeidung von Flächenzerschneidung zu beachten, sondern auch betriebliche Voraussetzungen und gesetzliche Rahmenseetzungen. So müssten beispielsweise die Pferdeställe entsprechend dem Tierschutzgesetz pro Pferd eine bestimmte Weidefläche vorhalten. Daher wird auf existenzielle betriebliche Belange der landwirtschaftlichen Betriebe in der Region hingewiesen und um die frühzeitige Berücksichtigung und Einbeziehung dieser gebeten.
9. Auf der Karte werden auch diverse **Bewässerungsbrunnen** markiert. Diese spielen für den betrieblichen Ablauf der landwirtschaftlichen Betriebe eine große Rolle. Erhalt und Zugänglichkeit dieser Brunnen werden als wichtige Punkte festgehalten.
10. Für den aus Richtung Hamburg kommenden Verkehr auf der B 73 wird angenommen, dass die L 235 durch die B 3n nicht entlastet wird. Da die **Wegführung über die L 235** durch Wulmstorf und Daerstorf am kürzesten ist, wird befürchtet, dass auch Navigationssysteme den Verkehr über die L 235 führten, statt von der B 73 auf die B 3n zu leiten.
11. **Südöstlich von Schwiederstorf** gelte es, einen **Höhenunterschied** zu bewältigen. Daher sind Anwohner/innen besorgt, durch eine höher liegende Trassenführung **mehr Lärm** ausgesetzt zu werden.
12. An der **südlichen Anschlussstelle** der Ost- (wie auch West-)varianten der B 3n **an die B 3** wird auf die schon heute vorherrschende Lärmbelastung hingewiesen. Die Planenden haben zugesagt, dass im Zuge der Neuplanung der B 3n die Erforderlichkeit von Lärmschutzmaßnahmen auch an dieser Stelle geprüft wird. Gegebenenfalls werden diese mit geplant und umgesetzt.
13. **Südöstlich von Schwiederstorf** können die Ostvarianten nur in einem sehr schmalen Korridor zwischen Wald und Wohnbebauung geführt werden. Daher befürchten die Anwohner/innen durch eine **Trassenführung sehr nah an der Wohnbebauung** entsprechend negative Wirkungen.
14. **Bei starkem Niederschlag**, besonders bei Starkregen, ist aufgrund der abschüssigen Lage die Belastung durch abfließendes Oberflächenwasser für den Nordosten Elstorfs / Schwiederstorfs besonders hoch. Eine östliche Variante müsste entsprechend vor **Überschwemmung** geschützt sein. Solche Niederschläge und ihre Regulation sollten mit bedacht werden.



## 3 Fachdialoge

### 3.1 Fachdialog Umwelt

Der **Fachdialog zum Thema Umwelt** fand am 28. März 2019 im Rathaus Neu Wulmstorf mit Vertreterinnen und Vertretern der entsprechenden Träger öffentlicher Belange sowie unter Beteiligung einer Bürgervertreterin und eines Bürgervertreters aus der Planungswerkstatt statt. Im Schwerpunkt waren Vertretende des Ortsverbandes Neu Wulmstorf des BUND (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland) anwesend.

Die Bürgervertretenden brachten die zentralen Hinweise aus der Bürgerdiskussion der Planungswerkstatt vom 22. März ein. Nach einführenden Vorträgen zum Stand der Planung und der Umweltverträglichkeitsstudie stellten die Planenden die bisherigen Ergebnisse der im Untersuchungsraum kartierten Biotop- und Tiervorkommen vor.

Schwerpunktt Themen waren die Berücksichtigung des besonderen Artenschutzes nach §§ 44, 45 BNatSchG und die für die Planungsebene der UVS angemessene Abschichtung der planungsrelevanten Arten. Als planungsrelevante Arten werden die zulassungskritischen, sogenannten „rote Ampel-Arten“ und die zulassungsrelevanten, sogenannten „gelbe Ampel-Arten“ berücksichtigt. Die Vorkommen der im Untersuchungsraum planungsrelevanten Arten wurden in geeigneten Karten(ausschnitten) zusammenfassend dargestellt. Als Diskussionsgrundlage für die vorgenommene Einschätzung der jeweiligen Planungsrelevanz (rote bzw. gelbe Ampel-Art) wurde das Arbeitspapier „Entwurf zur Ermittlung der planungsrelevanten Arten“ an die Teilnehmenden ausgehändigt. Darin ist für jede Tierartengruppe begründet, nach welchen Kriterien sie zu planungsrelevanten Arten ausgewählt wurden und welche dies im Einzelnen sind.

Die vom Gutachter, Herrn Bäumer, vorgeschlagene vorsorglich stärkere Einbeziehung einiger Vogelarten, die als wertgebend angesehen werden, entweder weil sie als charakteristische Arten besondere Strukturen im Untersuchungsraum anzeigen oder aufgrund stark abnehmender Bestandszahlen, war für die Teilnehmer des Fachdialoges nachvollziehbar begründet und wurde akzeptiert.

Der Vorschlag, auf vertiefende Prüfung der Erdkröte in der Auswirkungsprognose des Variantenvergleichs hinsichtlich der Zerschneidungswirkungen zu verzichten, da die Art praktisch flächendeckend im Untersuchungsraum vorkommt, wurde nachvollziehbar begründet und akzeptiert.

Die gleiche Vorgehensweise für den Grasfrosch konnte dagegen vorläufig nicht akzeptiert werden, da die konkreten Grasfroschvorkommen in den gezeigten Karten(ausschnitten) nicht eindeutig ersichtlich waren. Hierzu ist im Nachgang eine Abstimmung erforderlich auf Grundlage einer separaten Darstellung des Vorkommens für den Grasfrosch im Untersuchungsraum.

Zu den Vortragsinhalten wurden von den Anwesenden zahlreiche Hinweise gegeben (siehe auch Abb. 4: Hinweise aus dem Fachdialog Umwelt):

- Es reiche nicht, mit der Trassenführung wertvolle **Biotope** nicht zu überbauen. Um die Lebensraumfunktionen insbesondere für wandernde Tierarten zu erhalten, solle ein ausreichender **Abstand** zu den wertvollen Biotopen bzw. Lebensräumen eingehalten werden.



- Auch **indirekte Wirkungen** der Trasse sind im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie zu betrachten.
- Im Bereich der Grube Wellmann wurden von einem Teilnehmer in der Vergangenheit ca. 20 gefährdete Pflanzenarten kartiert. Der Untersuchungsraum ist besonders artenreich in floristischer Hinsicht, weil er an der Grenze zwischen Geest und Küstenmarsch liegt. Es wird die Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen auf Offenlandflächen gewünscht.
- Im Ketzendorfer Forst ist die Verbindungsfunktion durch wirksame Querungsbauwerke zu erhalten. Um die Zerschneidungswirkung der Trasse gering zu halten, sollte eine Trasse deshalb hier möglichst nur 2-streifig gebaut werden.
- Ein besonderes Augenmerk sollte auf den Erhalt von wertvollen Waldstrukturen sowohl im Ketzendorfer Forst als auch im Staatsforst Rosengarten gelegt werden, z. B. mit Höhlenbäumen, die als Brutstandort für den Schwarzspecht dienen können.
- Ein Eingriff in das EU-Vogelschutzgebiet im Norden des Untersuchungsraumes sollte vermieden werden. Ob es zu verkehrsbedingten Beeinträchtigungen durch eine relevante Zunahme des Verkehrs im 1. Bauabschnitt kommt, muss anhand der Verkehrsprognosen geprüft und eingeordnet werden.
- Für Amphibien gab es zahlreiche Hinweise:
  - Zu den Fangzäunen an der bestehenden B 3 im Bereich des Rosengartens südlich von Elstorf können Zählraten beim BUND oder auch beim NLWKN abgefragt werden.
  - Heute bestehen nur noch etwa 20 % der Gewässer von vor etwa 20 Jahren.
  - Es besteht ein großes Ausgleichspotential darin, neue Gewässer zu schaffen und vorhandene Gewässer aufzuwerten.
  - Im vorgefundenen Artenspektrum werden – ohne nähere Angaben – einzelne Arten vermisst.
  - Das Springfroschvorkommen bis fast an die Geestkante im nördlichen Teil des Untersuchungsraumes ist überraschend. Es stellt damit einen Vorposten am nördlichen Rand seines Verbreitungsgebietes dar.
- Waldeidechsenvorkommen seien im Untersuchungsraum stark rückläufig. Auch die Zauneidechse war früher häufiger im Untersuchungsraum anzutreffen.
- Hinsichtlich des Uhus wurde festgestellt, dass bisher bei den Erfassungen durch Ökoplan kein Vorkommen im Untersuchungsraum nachgewiesen werden konnte. Potenziell geeignete Brutstandorte stellen die Abbaugruben im Untersuchungsraum dar; hier wurden in den Vorjahren Uhuvorkommen beobachtet. Es wurde die Problematik diskutiert, die eine Veröffentlichung von (bisher durch Ökoplan nicht nachgewiesenen) Brutstandorten mit sich bringen könnte. Hinweise sind deshalb möglichst vertraulich zu behandeln und nicht zu veröffentlichen, um eine Gefährdung zu vermeiden. Problematisch ist gegebenenfalls die Herleitung von konkreten Maßnahmen ohne die Preisgabe des konkreten Brutstandortes.

- Es wurde die Frage gestellt, warum mit den Oststrassen ein 2. Landschaftsschutzgebiet durchschnitten werden soll, wenn es schon unvermeidlich ist, das Landschaftsschutzgebiet im Norden des Untersuchungsraumes zu durchschneiden.

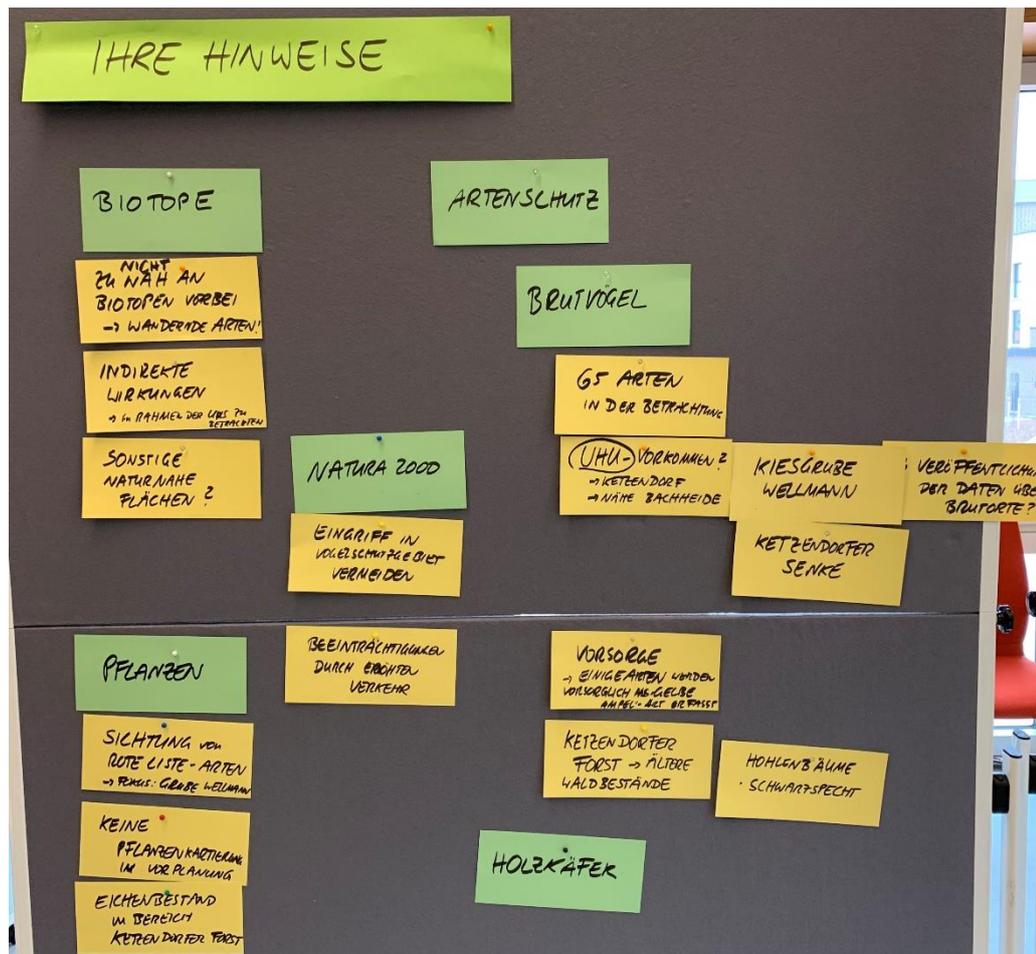


Abb. 3: Hinweise aus dem Fachdialog Umwelt

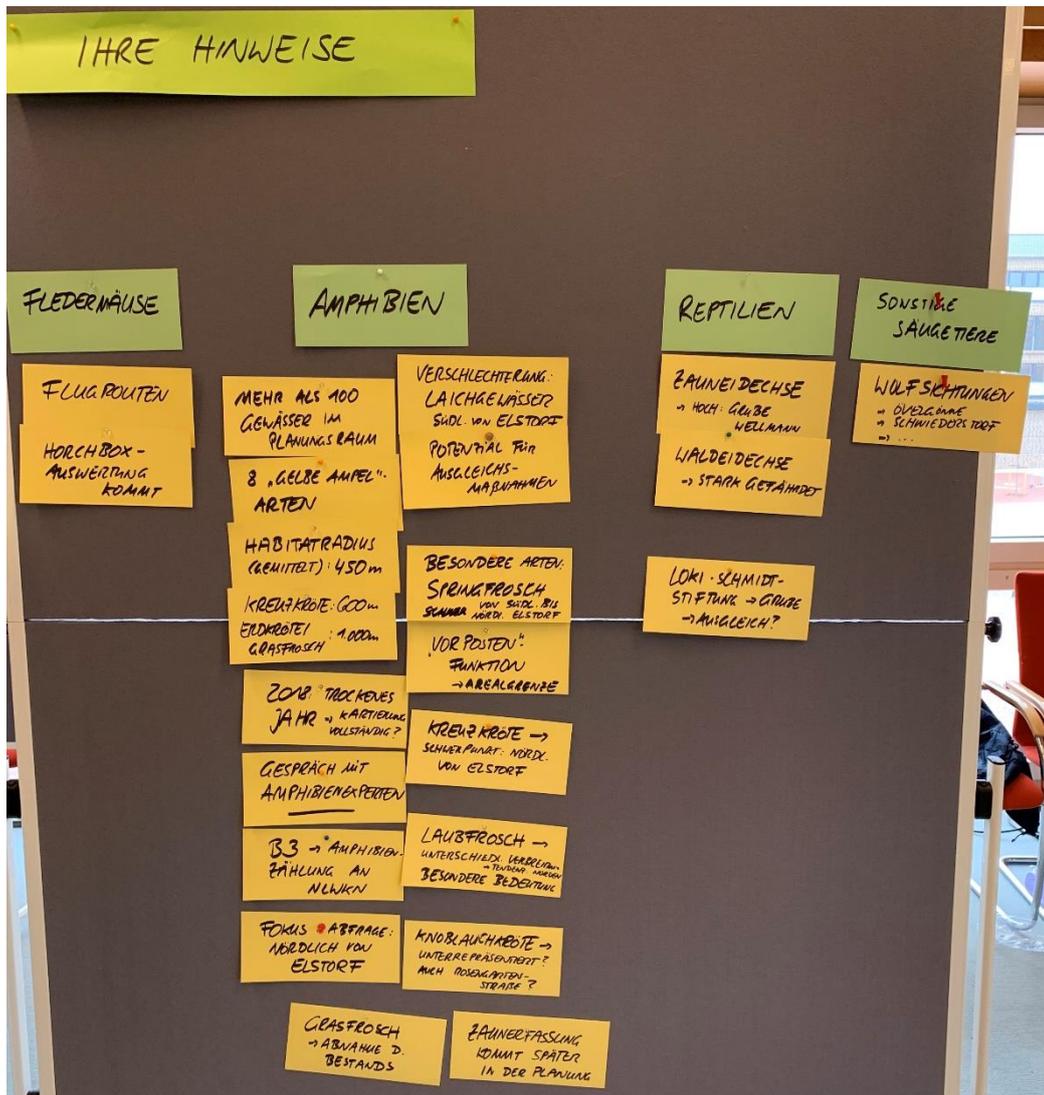


Abb. 4: Hinweise aus dem Fachdialog Umwelt

### 3.2 Fachdialog Landwirtschaft

Der Fachdialog zum Thema Landwirtschaft fand am 2. April 2019 im Rathaus Neu Wulmstorf mit Vertreterinnen und Vertretern der entsprechenden Träger öffentlicher Belange statt. Vertreten waren u. a. die Landwirtschaftskammer Niedersachsen, das Landvolk Niedersachsen, das Amt für regionale Landesentwicklung Lüneburg, der Beratungsring Hohe Geest e. V., der Obstbauversuchsring des Alten Landes e. V. sowie Vertreter/innen der ansässigen und betroffenen Landwirtinnen und Landwirte. Auch zwei Bürgervertreterinnen aus der Planungswerkstatt haben teilgenommen. Anhand einer Karte wurden von den Teilnehmenden Hinweise zu möglichen Trassenverläufen und markanten Punkten im Planungsraum gesammelt. Dazu gehören beispielsweise entscheidende Wirtschaftswegeverbindungen, Verläufe von Entwässerungsgräben, sensibel gelegene landwirtschaftliche Betriebe und Flächenplanungen. Die Hinweise wurden auf der Karte markiert und an Pinnwänden festgehalten.



Zunächst wurden **allgemeine Fragen** zum Planungsraum gestellt und **grundsätzliche Hinweise** gegeben (siehe Abb. 5: Karte des Planungsraums mit Hinweismarkierungen sowie Abb. 6 und 7: Hinweise aus dem Fachdialog):

- Ist das Wasserschutzgebiet / Vorranggebiet für Trinkwassergewinnung in der Nähe von Schwiederstorf bekannt und, dass ein neues Wasserwerk östlich von Schwiederstorf geplant ist? Dies wird vom Projektteam als bekannt bestätigt.
- Ist der 3-streifige Straßenquerschnitt (für die 2+1-Verkehrsführung) auf der gesamten Länge der Ortsumgehung (OU) vorgesehen? Dies wird verneint. Dieser breitere Querschnitt wird nur dort vorgesehen, wo die dafür vorgeschriebene Mindestlänge zwischen zwei Knotenpunkten eingehalten werden kann.
- Wird die OU für alle Verkehrsteilnehmer nutzbar sein? Dies wird verneint. Die neue OU wird für den Fußgänger- und Radverkehr nicht zugelassen sein, für alle anderen Verkehre aber schon, auch für den landwirtschaftlichen Verkehr.
- Der Entwurf des Bebauungsplanes (B-Plan) zum Gewerbegebiet im Nordosten (Gem. Wulmstorf) wird aufgehoben, da dieser seine Zweckmäßigkeit verloren hat.
- Wie hoch ist der Kompensationsbedarf / Flächenbedarf der Trasse einschließlich Böschungen? Müssen die Kompensationsmaßnahmen zwingend in direkter Trassennähe erfolgen (**Hinweis 0**)? Trassennähe werden in der Regel Flächen für Kompensationsmaßnahmen für den Artenschutz und das umfangreiche Parallelwegenetz benötigt. Bei der Kompensation im Untersuchungsraum werden üblicherweise auch Restflächen verwendet, zum Beispiel zur Aufwertung des Landschaftsbildes.
- Das Projektteam zeigt die Bestrebungen auf, den Großteil der Ausgleichsflächen außerhalb des Untersuchungsraumes zu schaffen. Dies hängt aber von der Möglichkeit zum Grunderwerb ab. Die entsprechenden Flächen müssten gefunden und erworben werden können.
- Es wird darauf hingewiesen, dass Sonderkulturflächen (z. B. für Obst- und Weihnachtsbäume) nicht ohne weiteres getauscht werden können, da z. B. besondere Bodenverhältnisse benötigt werden und hohe Investitionen hier langfristig flächengebunden getätigt wurden.
- Der Flächenverbrauch für die OU ist möglichst gering zu halten.
- Die Neuordnung der Flächen wird durch ein Flurbereinigungsverfahren geregelt. Das Projektteam steht mit der Flurbereinigungsbehörde (ArL Lüneburg) bereits in Kontakt. Es ist geplant, so früh wie möglich Abstimmungsgespräche zu führen und die vorbereitenden Maßnahmen (Verfahrensgebiet abgrenzen, vorzeitigen Grunderwerb tätigen, nachgeordnetes Wegenetz planen etc.) sobald wie möglich nach der Findung der Vorzugsvariante anzuschieben.
- Wichtig ist, dass durch das neugeordnete Wegenetz später die Erschließung aller Flächen sicherstellt ist.
- Die Planung für das nachgeordnete Wegenetz sollte möglichst, zumindest nachrichtlich, Teil der Planfeststellungsunterlagen sein.



- Wird die Nullvariante ernsthaft in Betracht gezogen und im gesamtplanerischen Variantenvergleich geprüft? Diese hätte aus umweltfachlicher Sicht und auch in Bezug auf die landwirtschaftlichen Belange große Vorteile, da sowohl der Flächenverbrauch als auch der Eingriff in die Natur und das Landschaftsbild gleich null wären oder zumindest sehr gering ausfallen würden. Das Projektteam bestätigt die Betrachtung der Nullvariante im Variantenvergleich.
- Eine Teillösung für die Trasse vom nördlichen Anschlusspunkt an die B 73 bis zu einem Anschlusspunkt an die vorhandene B 3 nordwestlich von Elstorf wird vorgeschlagen (**Hinweis 1**).
- Was passiert mit dem Verkehr in Rade? Es wird die Befürchtung geäußert, dass durch die OU der Verkehr auf der B 3 grundsätzlich zunimmt und dann die Ortschaften Rade und Mienenbüttel noch stärker als jetzt schon belastet werden. In diesem Zusammenhang wird eine großräumige Umgehungsstraße für mehrere Ortschaften (Ardestorf, Elstorf, Eversen, Rade und Mienenbüttel) bis zur Anschlussstelle Rade an die A 1 angeregt. Am geeignetsten dafür wäre die Variante 3.1, die westlich von Ardestorf weiter nach Süden geführt werden sollte (**Hinweis 1b**).
- Wird ein landwirtschaftlicher Fachbeitrag erstellt? Das Projektteam bestätigt dies und verweist auf den noch folgenden Vortragsteil eines Vertreters der Landwirtschaftskammer Niedersachsen.



Abb. 5: Karte des Planungsraumes mit Hinweismarkierungen aus dem Fachdialog Landwirtschaft



### **Folgende konkrete Hinweise werden zu den Ost-Varianten gegeben:**

1. Hinweise 0 bis 1b siehe oben (allgemeine Fragen und grundsätzliche Hinweise)
2. Der Ketzendorfer Forst als Privatwald ist zu schützen und
3. die darin eingebetteten landwirtschaftlichen Nutzflächen sind zu beachten.
4. Die Ketzendorfer Straße wird als wichtiger Verbindungsweg zwischen Ketzendorf und Wulmstorf benannt und sollte in dieser Funktion erhalten bleiben.
5. Im nördlichen Bereich der Variante 4.1 (grün) befindet sich eine ehemalige bereits wieder verfüllte Lehm- und Kiesabbaufläche. Laut Aussage der Gemeinde Neu Wulmstorf liegt eine Baugenehmigung für einen geplanten Erlebnishof vor. Für die Variante 4.1. bedeutet dies, dass eine Anpassung der Trasse vorgenommen werden muss. Um sicher zu gehen, dass in anderen Bereichen des Planungsgebietes nicht ähnliche Bauprojekte bzw. Bauleitplanungen oder Baugenehmigungen vorliegen, die noch nicht bekannt sind, wird das Projektteam die zuständigen Behörden noch einmal nach dem aktuellen Genehmigungsstand befragen.
6. Der Daerstorfer Stadtweg wird als wichtiger Verbindungsweg von Daerstorf zur Motorcrossstrecke als Ausflugs- und Event-Ort nördlich von Elstorf benannt und sollte in dieser Funktion erhalten bleiben.
7. Am westlichen Ortsrand von Daerstorf befindet sich ein Reiterhof mit angrenzendem Ausreitgelände und Reiterwegen mit Orientierung Richtung Ketzendorfer Forst. Diese sollten erhalten bleiben.
8. Die Drainage und Beregnungsanlagen für die landwirtschaftlichen Flächen sind zu beachten. Entsprechende Flächen sind vor allem im nördlichen Bereich der Ost-Varianten vorhanden.
9. Nördlich von Elstorf befindet sich ein Moorgebiet mit archäologischen Fundstellen. Diese wurden als schützenswert benannt.
10. Der landwirtschaftliche Weg „Am Moor“ wird als wichtiger Verbindungs- und Erschließungsweg zwischen Elstorf und den Feldern nördlich der Ortschaft benannt und sollte in dieser Funktion erhalten bleiben.
11. Südwestlich von Daerstorf befindet sich ein Milchviehbetrieb, der eine Erweiterung notwendiger Weideflächen plant. Die Variante 2.1 (blau) würde diese Flächen sowie vorhandene Grundfutterflächen mit Beregnungsanlagen durchschneiden.
12. Am äußersten östlichen Rand des Planungsgebietes befinden sich Brunnen und Beregnungsanlagen, die für die landwirtschaftlichen Flächen genutzt werden. Diese sind zu erhalten. Durch die Ost-Varianten würden die Beregnungsanlagen von drei Betrieben komplett zerstört werden. Für eine Erneuerung müssten die Beregnungsleitungen in einer Länge von ca. 10 bis 20 km neu verlegt werden.
13. Auf ein temporär wasserführendes Fließgewässer (Trockental) zwischen Elstorfer Straße und Schwiederstorfer Weg nördlich von Schwiederstorf bzw. Elstorf wird hingewiesen, das für die Anlage von geplanten Trassenverläufen in diesem Bereich beachtet werden muss.



14. Der Schwiederstorfer Weg wird als wichtiger Verbindungsweg zwischen Schwiederstorf und Daerstorf benannt und sollte in dieser Funktion erhalten bleiben.
15. Der südliche Parallelweg zum Holzweg wird als wichtiger landwirtschaftlicher Verbindungs- und Erschließungsweg zu den Feldern zwischen Schwiederstorf und Daerstorf benannt und sollte in dieser Funktion erhalten bleiben. (Hinweis: von der optimierten Trassierung 4.1 nicht mehr betroffen.)
16. Der Oheweg wird als wichtiger Verbindungs- und Erschließungsweg zu den Feldern östlich von Schwiederstorf sowie zum Landschaftsschutzgebiet Rosengarten benannt und sollte in dieser Funktion erhalten bleiben. Auf den Geländesprung am östlichen Rand des Planungsgebietes wird besonders hingewiesen.
17. Östlich von Schwiederstorf befindet sich in unmittelbarer Nähe zu den beiden Ostvarianten der Kartoffelhof Prigge. Beide Varianten würden eine hohe Betroffenheit für den landwirtschaftlichen Betrieb auslösen. Hier wäre zu prüfen, inwieweit ein Abrücken der Trasse vom Kartoffelhof zum angrenzenden Waldgebiet hin möglich ist.
18. Am Schwiederstorfer Weg Ecke Oheweg befindet sich ein Pferdebetrieb mit Reitanlage, der inkl. Außenanlagen erhalten bleiben sollte, da sonst eine hohe Betroffenheit für den Betrieb ausgelöst werden würde.
19. Der Alte Postweg wird als wichtiger Verbindungs- und Erschließungsweg zu den Feldern östlich von Schwiederstorf sowie zum Landschaftsschutzgebiet Rosengarten benannt und sollte in dieser Funktion erhalten bleiben.
20. In der Nähe des Alten Postweges östlich von Schwiederstorf und der Ost-Varianten wird der Standort des geplanten neuen Wasserwerks benannt (s. o. allgemeine Fragen und grundsätzliche Hinweise).
21. Der Sandscherbenweg ist eine wichtige Verbindung in das Landschaftsschutzgebiet Rosengarten. Am „Hoppelweg“ (südliche Verlängerung des Weges „Drift“) südlich von Schwiederstorf befinden sich zwei Hofstellen, die durch den Trassenverlauf von der Ortslage Schwiederstorf und Elstorf abgeschnitten werden würden.

**Folgende konkrete Hinweise werden zu den West-Varianten gegeben:**

22. Die direkte Verbindung von Ketzendorf aus zum Motorcrossgelände und zur Ketzendorfer Deponie im nordwestlichen Bereich des Planungsgebietes sollte erhalten bleiben.
23. Südwestlich der Ketzendorfer Deponie verläuft ein Entwässerungsgraben, der für die Entwässerung der Feldflächen und des vorhandenen Wegenetzes von Bedeutung ist.
24. Die Variante 1.1 kreuzt südlich der B 3 eine landwirtschaftliche Nutzfläche. Dies würde einen Konflikt für eine geplante Erweiterung der Flächen für den betroffenen Landwirt auslösen.
25. Die Varianten 1.1 und 1.4 verlaufen direkt durch die Nutzflächen eines zwischen Ardestorf und Elstorf ansässigen Obsthofes mit Kirsch- und Apfelbaumplantagen u. a.



mit Beregnungsanlage. Dies würde eine erhebliche Betroffenheit auslösen. Eine Erweiterung der landwirtschaftlichen Flächen wäre für den Betrieb im unmittelbaren Umfeld kaum möglich. Sollte die K 42 mit einer Rampe über die 1-Varianten überführt werden, könnte ein „Kaltluftstau“ an der Rampe zu Problemen beim Obstanbau südlich der K 42 führen.

26. Der Weg „Zum Schlüsselberg“ wird als wichtiger Wirtschaftsweg westlich von Ardestorf benannt und sollte in dieser Funktion erhalten bleiben.
27. Der Grauener Weg wird als wichtiger Wirtschaftsweg südlich von Ardestorf benannt und sollte in dieser Funktion erhalten bleiben, könnte aber möglicherweise über „Zum Schlüsselberg“ angeschlossen werden.
28. Die Moisburger Straße wird als wichtiger Wirtschaftsweg südwestlich von Elstorf benannt und sollte in dieser Funktion erhalten bleiben.
29. Die Hollenstedter Straße wird als wichtiger Wirtschaftsweg südlich von Elstorf benannt und sollte in dieser Funktion erhalten bleiben.
30. Die Schützenstraße wird als wichtiger Wirtschaftsweg und Anbindung an das Sportzentrum und das Schützen- und Sportvereinshaus südlich von Elstorf benannt und sollte in dieser Funktion erhalten bleiben.
31. Zwischen der Moisburger Straße und der Schützenstraße verläuft ein Entwässerungsgraben, der für die Entwässerung der Feldflächen und des vorhandenen Wegenetzes von Bedeutung ist.

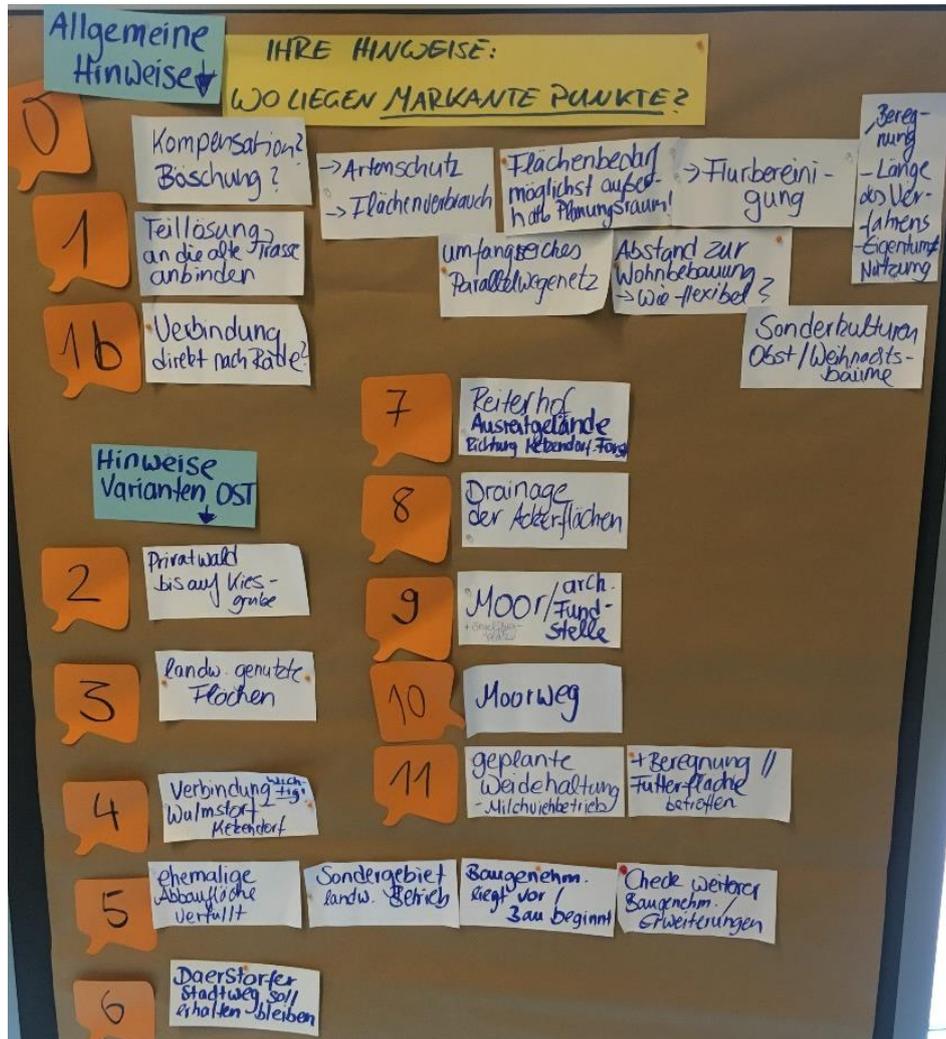


Abb. 6: Hinweise aus dem Fachdialog Landwirtschaft

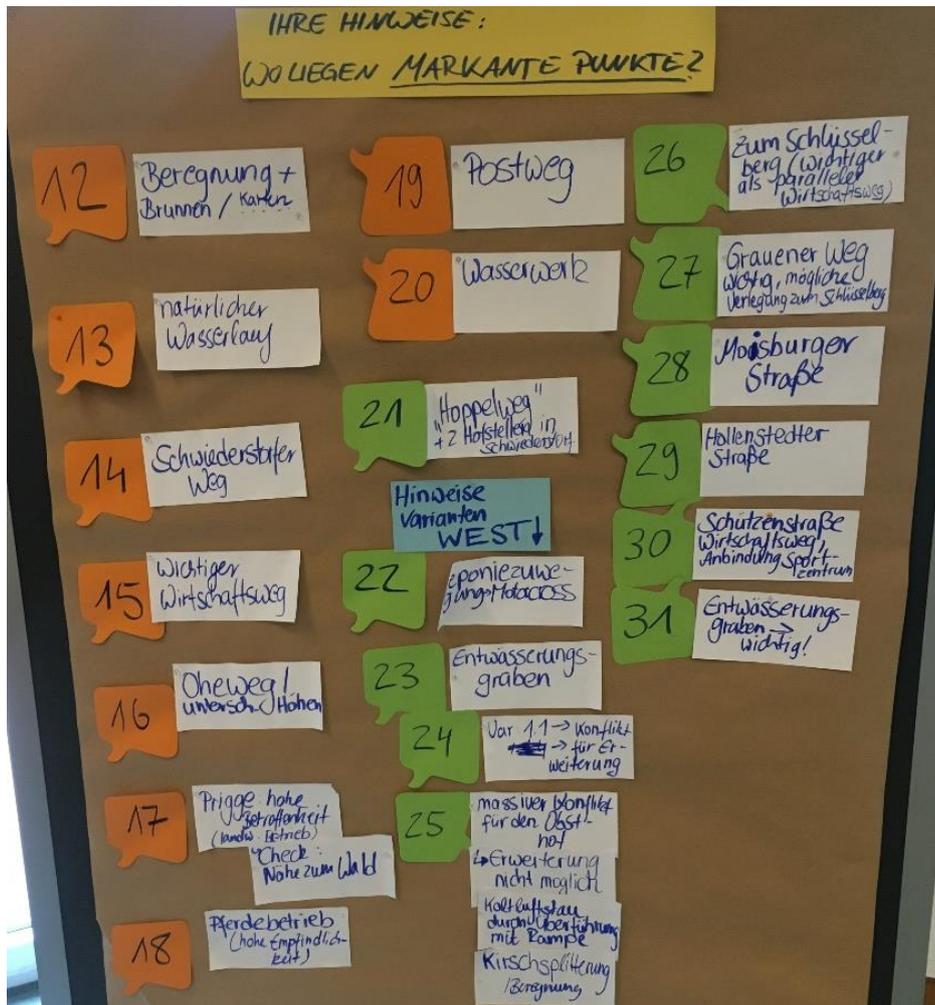


Abb. 7: Hinweise aus dem Fachdialog Landwirtschaft

#### 4 Weiteres Vorgehen

Die Planenden bedanken sich für die konstruktive und ergebnisorientierte Teilnahme der Bürgervertreter/innen sowie Expertinnen und Experten an der Planungswerkstatt sowie den Fachdialogen. Die Hinweise und Ideen der Teilnehmenden stellen eine wichtige Grundlage für die abschließende Entwicklung der Varianten sowie der maßgeblichen Entscheidungskriterien dar.

Bis zum Ende des Jahres 2019 soll durch einen gesamtplanerischen Variantenvergleich die Vorzugsvariante für die Ortsumgehung Elstorf im Zuge der B 3 neu gefunden werden, die die Grundlage für das Raumordnungsverfahren darstellt. Sie wird dann im Rahmen einer erneuten öffentlichen Informationsveranstaltung vorgestellt werden.